Die geschichtliche Entwicklung der Lichterführung im Seestraßenverkehr

von Kpt. Alfred Lübke

Quelle: "DER SEEWART Nautische Zeitschrift für die Deutsche Seeschiffahrt", Band 18, Heft 3, Jahrgang 1957, Seiten 95 – 105
Der Autor Kpt. Alfred Lübke war bis 1969 Mitarbeiter beim damaligen DHI. Er war Prüfstellenleiter der Laternenprüfstelle in der Außenstelle Lobuschstrasse in Altona.

Die internationale gesetzliche Regelung der Ausweichgrundsätze und der Lichterführung bei Nacht war bis ins 19. Jahrhundert hinein recht lückenhaft. Sofern überhaupt, bestanden bis dahin fast ausschließlich nationale Vorschriften, die sich dann zumeist nur auf ein kleines Gebiet beschränkten und sich leider auch noch oft genug widersprachen. Die zunehmende Verkehrsdichte machte aber bald eine weitergreifende Regelung erforderlich, um die bedrohliche Zunahme von Zusammenstößen zu verhindern. Wissenschaft und Technik schalteten sich ein, und man kam zu zwischenstaatlichen Regelungen, die zur Einführung einer internationalen "Seestraßenordnung" führten.

Bei der Entwicklung dieser internationalen Verkehrsvorschrift haben fast alle seefahrttreibenden Staaten mehr oder weniger mitgewirkt. Unzählige Vorschläge und Gegenvorschläge wurden eingebracht, bis man zu einem brauchbaren Resultat kam. Das Hauptverdienst dabei fällt England zu, das als die damals größte schiffahrttreibende Nation, schon im Interesse der eigenen Schiffahrt, möglichst geregelte Verhältnisse im internationalen Seestraßenverkehr brauchte. Das ist ihm, wie noch geschildert werden wird, unter der Mitwirkung der anderen Seestaaten dann auch gelungen.

Über die Anfänge der Lichterführung ist nur wenig bekannt. Man weiß zwar, daß schon im Altertum zusammenfahrende Kriegsfahrzeuge und im Konvoi fahrende Handelsschiffe sich eines gewissen Lichtersystems bedienten. Über die Art der Lichterführung und über die Art der verwendeten Lichtquellen sagt die Überlieferung leider nichts aus, auch nicht darüber, ob zur Vermeidung nächtlicher Kollisionen die Anwendung von Lichtern allgemein im Seeverkehr üblich war. Erst zu Beginn des Mittelalters entstehen erste Anfänge einer Gesetzgebung über das Führen von Lichtern auf Schiffen.

Das älteste uns bekannte Gesetz, das Seeverkehrsvorschriften enthält, ist das "Rhodische Seegesetz", das um das Jahr 740 durch den byzantinischen Kaiser Leo Isaurus bzw. seinen Sohn Constantinus erlassen wurde. Es enthält die ersten historisch nachweisbaren Regeln eines "Seestraßenrechtes" und schreibt für vor Anker liegende Schiffe bei Nacht ein weißes Licht vor. Es hatte sich also schon damals die Notwendigkeit ergeben, in dem allgemeinen Gewirr von Schiffen aller Art in den Häfen und auf den Reeden bei Nacht Vorkehrungen zu treffen, die Kollisionen zwischen ein und auslaufenden Schiffen und Ankerliegern verhüten. Das Gesetz gestattete allerdings, sich in Ermangelung eines Lichtes auch durch Anrufen zu sichern. Hierbei sei erwähnt, daß auch unsere heutigen Gesetze eine mündliche Verständigung von Bord zu Bord

keineswegs verbieten sofern sie beiden Parteien dienlich ist.

Wie weit das “Rhodische Seegesetz“ Eingang gefunden hat, ist nicht bekannt. Wie R. Prien in seinem Buch “Der Zusammenstoß von Schiffen“ berichtet, haben im Mittelmeer auch bei den Arabern im “Code-Musulman“ gesetzliche Vorschriften über die Lichterführung zur Nachtzeit an den Gestaden des Mittelmeeres bestanden.

Für Schiffe in Fahrt war bis dahin anscheinend eine Lichterführung noch nicht gesetzlich vorgeschrieben. Zum ersten Mal bekannt geworden ist eine solche erst aus den im Jahre 1270 erlassenen “Statuten von Riga“, die nachts das Aufstellen einer brennenden Laterne auf fahrenden Schiffen vorschrieben. Die gleichen Statuten von 1672 schreiben bereits auch den Ort der Aufstellung vor, und zwar das Hinterschiff, das wohl wegen seines kastellartigen Aufbaues der geeignetste Platz war. Soweit überhaupt feststellbar, scheint sich die Regel, des Nachts ein weißes Licht zu führen, im 16. Jahrhundert allgemein durchgesetzt zu haben.

Ein vom Dänenkönig Christian V. im Jahre 1683 erlassenes Gesetz schrieb ganz allgemein für Ankerlieger und, "im Spätherbst, wenn finstere Nächte vorherrschen", für segelnde Fahrzeuge vor, daß sich diese mit Laternen zu versehen hätten. Kleinere Fahrzeuge, bei denen die Anbringung der Laternen auf Schwierigkeiten stieß, waren von dieser Pflicht entbunden. Dieses Zugeständnis spiegelt sich in den Bestimmungen der heutigen Seeschiffahrts-Straßenordnung Art. 7 Abs. 2 c wider. Eine Formulierung, was unter "Klein- und Großfahrzeug" zu verstehen ist läßt das dänische Gesetz allerdings offen, das sich übrigens lange behaupten konnte und von vielen Kleinstaaten übernommen wurde.

Das “Allgemeine Preußische Landrecht“ aus dem Jahre 1794 folgt den dänischen ziemlich gleichlautenden Bestimmungen für segelnde Fahrzeuge, jedoch ohne Beschränkung auf Jahreszeit und ohne Rücksicht auf die “Helligkeit der Nacht“. Ein immerhin beachtlicher Fortschritt.

Das “Landrecht“ mit seinen Bestimmungen über Lichterführung galt nur für das kleine Land Preußen. Die Mehrzahl der anderen Staaten, dazu viele ausländische, war noch zu keiner Regelung gekommen und hing am Althergebrachten, das dem einzelnen Schiffer die Lichterführung mehr oder weniger überließ.

England führte 1799 für seine Kriegsschiffe ein Lichtersystem ein, nach dem bei dickem und stürmischem Wetter weiße Lichter an den Kranbalken zu führen waren. Die Anzahl der Lichter sollte zugleich ein Erkennungszeichen dafür sein, auf welchem Bug das Schiff segelte. Hiermit war man zum ersten Male auch dem Gedanken nähergetreten, die Lage des Schiffes aus der Lichtersetzung erkennen zu können.

Man fragt sich heute, wieso die Schiffahrt damals trotz der primitiven Lichterführung zurechtgekommen ist? Nun, die Schiffe waren verhältnismäßig klein und langsam, mit Hilfe ihrer starken Bemannung aber den Umständen entsprechend gut zu manövrieren, so daß trotz der mangelhaften Kenntlichmachung bei Nacht Kollisionen nicht so häufig eintraten, wie man vermuten könnte.

Das wurde anders, als den Segelschiffen im 19. Jahrhundert im Dampfschiff ein starker Konkurrent erwuchs. Die Segelschiffahrt mußte sich bald, um konkurrenzfähig zu bleiben, dazu bequemen, größere und schnellerlaufende Schiffe zu konstruieren, wobei allerdings die Schnelligkeit auf Kosten der guten Manövrierfähigkeit gewonnen wurde. Damit war es vorbei mit der geruhsamen Seefahrt! Das Beidrehen in Nacht und Nebel hörte auf. Man "knüppelte" bei jedem Wind, denn es galt jede Minute zu nutzen, um möglichst ebenso schnelle Reisen zu machen wie die Dampfschiffe. Um 1810 herum begann die hohe Schule der Seemannschaft der “eisernen Seeleute auf hölzernen Schiffen“.

Im Anfang der Entwicklung fuhren, abgesehen von einzelnen Staaten mit gesetzlichen Regelungen, die Segelschiffe vielfach nach eigenem Gutdünken mit oder ohne Lichter. Bei den

Dampfern auf den Flüssen und auf dem freien Meere beschränkte man sich im allgemeinen auch nur auf die Führung eines weißen Lichtes. Bald ergab sich aus der mit der wachsenden Zahl der Handelsschiffe und der zunehmenden Lebhaftigkeit des Verkehrs entstehenden größeren Gefahr von Zusammenstößen gebieterisch die Forderung, nunmehr durch Gesetze Ordnung in den Schiffsverkehr zu bringen. England als größter maritimer Staat übernahm auch hierin, zunächst für seine eigene Schiffahrt, die Führung.

Am vordringlichsten erschien eine Regelung für die immer mehr in Erscheinung tretenden Dampfschiffe, zumindest für die Fahrt auf den Flüssen und den seenahen, sogenannten "Lotsengewässern". Man griff zunächst auf das schon erwähnte Lichtersystem der Kriegsschiffe zurück, obgleich dieses bezüglich der Anzahl und der Anordnung, der Lichter reichlich unklar war. Daß aus einem einzelnen weißen Licht keine klare Schiffslage zu erkennen ist, war genügend bekannt. Man hielt aber noch an den weißen Lichtern fest, wenn man sich auch schon erheblich darüber stritt, von wo aus die Lichter gezeigt werden sollten. So strebte man in England noch lange nach einer befriedigenden Lösung dieser Frage, bis endlich der Vorschlag zur Verwendung farbiger Lichter neue Wege wies.

Den ersten Vorschlag dazu machte 1834 der englische Ingenieur Shaw von einer Liverpooler Reederei, der "City of Dublin Steamship Co.", der er folgende Lichterführung empfahl: ein weißes, über den ganzen Horizont sichtbares Topplicht, an Steuerbord ein weißes, an Backbord ein rotes Seitenlicht. Beide Seitenlichter sollten nach innen abgeblendet sein. Sein Vorschlag fand bei der Reederei Zustimmung, und die Lichterführung wurde versuchsweise auf den Schiffen der Reederei eingeführt.

Dies war das **erste Auftreten des roten Lichts**! Die Verwendung eines roten Lichts war zunächst eine Sensation. Niemand war bisher auf den Gedanken gekommen, farbige Lichter zu verwenden. Man hatte sich aber von dem ersten Staunen noch nicht erholt, da tauchte schon ein neues System auf: 1836 führte die Southhamptoner Reederei "P. u. O. Comp." für ihre Schiffe folgende Lichterführung ein: ein weißes, über den ganzen Horizont sichtbares Topplicht, an Steuerbord ein rotes, an Backbord ein grünes Licht, beide nach innen abgeblendet.

Dies war das **erste Auftreten des grünen Lichts**! Es ist klar, daß diese verschiedene Lichterführung zu Unzuträglichkeiten führen mußte. Noch fuhren viele Dampfer nachts nur ein weißes, über den ganzen Horizont sichtbares Licht, das auch teilweise die Segler führten. Die Dampfer der beiden genannten Reedereien fuhren an Backbord teils ein rotes, teils ein grünes Licht, an Steuerbord teils ein weißes, teils ein rotes Licht. Und an die Verwendung farbiger Lichter ging man scheinbar immer noch mit Vorurteilen heran.

Im Hinblick auf das Durcheinander in der Lichterführung wurde 1836 von einem mit der Untersuchung der Lotsengesetze und -regeln betrauten kgl. Abgeordneten der Vorschlag gemacht, in Angleichung an die für den Firth of Forth und den Clyde erlassenen Flußordnungen folgende Lichterführung für Dampfer auf den Flüssen und Lotsengewässern für die Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang einzuführen: "An einer vierkant gebrassten Rah drei nach

allen Richtungen hin sichtbare weiße Lichter in der Anordnung, an jedem Arm der Rah in 12 Fuß Abstand ein weißes Licht. Für stromauf fahrende Dampfer drei Fuß unter dem Bb.-Rah-Arm ein drittes weißes Licht, das bei stromabwärts fahrenden Dampfern statt dessen auf der Innenseite der Bb.-Rah halbwegs zum Mast geführt werden sollte“. Der Vorschlag fand überhaupt keine Zustimmung und wurde verworfen.

Interessant ist hierbei aber, daß bei Verstößen gegen diese Lichterführung auch eine Strafe in Vorschlag gebracht wurde, eine nach Maßgabe des Verschuldens abgestufte Geldstrafe, deren eine Hälfte an den Staat, deren andere Hälfte an den fallen sollte, der den Verstoß anzeigte.

Im Jahre 1839 befaßte sich ein englischer Parlamentsausschuß erneut mit der Frage der Lichterführung und wies darauf hin, daß unbedingt eine einheitliche Regelung durchgeführt werden müßte. Es sollten jedoch noch einige Jahre vergehen, bis man zu einer befriedigenden Lösung kam!

Selbstverständlich hatte man in anderen seefahrttreibenden Staaten ähnliche Sorgen. Auch dort versuchte man durch Verordnungen des ansteigenden Schiffsverkehrs Herr zu werden.

Die Freie und Hansestadt Hamburg verhielt sich in diesen Jahren zu dem Streit über die Probleme der Lichterführung ziemlich passiv. Sie verfügte lediglich im Jahre 1841, daß jeder Dampfer auf der Elbe wenigstens ein weißes Licht am Vortopp zu führen hätte. Über Segler war gar nichts gesagt, obgleich diese gewohnheitsmäßig ein weißes Licht zu führen pflegten. Eine Unterscheidung zwischen Dampfer, Segler und Ankerlieger war nicht möglich.

Frankreich, das sich stark für die englischen Bestrebungen interessierte, erließ 1843 eine Verordnung über die Flußdampfschiffahrt, nach der jedes fahrende Dampfschiff vorn und achtern je eine ständig brennende Laterne zu führen hatte, und zwar sollten stromaufwärts rote, stromabwärts weiße Lichter gezeigt werden, Frankreich führte daher als erste Nation farbige Lichter durch Gesetz ein.

Preußen erließ 1844 eine Verordnung über die Regelung des Verkehrs auf dem Frischen und dem Kurischen Haff. Danach hatten Ankerlieger bei Nacht ein weißes Licht, Flöße vorn und achtern je ein weißes Licht zu führen, und zwar sowohl vor Anker wie auch in Fahrt. Schiffe in Fahrt mußten bei Nacht zwei Lichter, das eine am Bugsprit, das andere in Höhe des halben Mastes setzen.

Ankerlaterne

In Anlehnung an die französische Vorschrift verordneten die Niederlande 1846, daß Dampfschiffe in Fahrt nachts auf der freien See und auf den Flüssen vorn ein grünes, achtern ein rotes Licht zu führen hätten; hier war also, wie in Frankreich, das fahrende Schiff durch Lichter bezeichnet. Für von Schleppern bugsierte Schiffe wurde ein weißes Licht vorgeschrieben. Dampfer, die auf den Flüssen durch plötzlich auftretende Umstände am Ausweichen verhindert

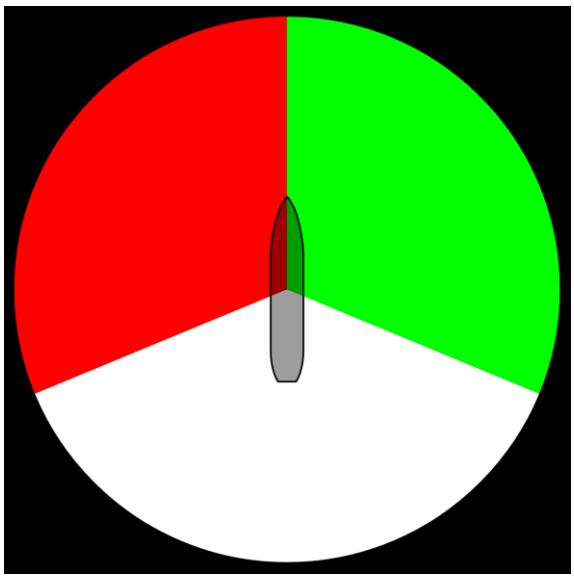
waren, mußten zusätzlich in gehörigem Abstand unter dem vorderen grünen Licht ein weißes Licht führen. Ein nachts auf dem Strom oder auf dem Revier stillegendes Dampfschiff, dessen Maschine außer Tätigkeit war, hatte als Kennzeichen außer dem grünen und roten Licht im Mast ein weißes Licht zu setzen, usw.

Bei den infolge zunehmender Kollisionen sich nach und nach anbahnenden Vorschlägen für eine internationale Regelung der Lichterführung ging wiederum England mit der Einführung eines Lichtersystems voran, das bald allgemeine Zustimmung fand. Seine Admiralität verordnete im Dezember 1847 nach Abschluß längerer Versuche auf Postdampfern für die Dampfschiffe der britischen Kriegsmarine folgende Lichterführung: ein weißes Topplicht, sichtbar von recht voraus 10 Strich nach jeder Seite. An Steuerbord ein grünes Licht, sichtbar von recht voraus bis 2 Strich achterlicher als dwars, ein rotes Licht an Backbord, sichtbar von recht voraus bis 2 Strich achterlicher als dwars. Ankerlieger hatten ein weißes Licht zu führen.

Schon im Jahre 1848 wurden in England alle Dampfschiffe in diese Verordnung einbezogen. Allen anderen Staaten voran schloß sich Frankreich im Herbst des gleichen Jahres durch eine entsprechende Verordnung für seine Schiffahrt an; im März 1849 folgte Spanien, dann Schweden, Dänemark und die italienischen Staaten.

Und die deutschen Bundesstaaten? - Wohl beeilte sich der fortschrittlich gesinnte damalige Reichsverweser Erzherzog Johann, das englische Lichtersystem für deutsche Kriegs- und Handelsdampfer durch eine Verordnung vom 25.5.1849 einzuführen, er besaß jedoch keine verfassungsmäßige Gesetzgebungsgewalt. Die Hansestadt Bremen ignorierte die Verordnung völlig. Hamburg und Lübeck veröffentlichten sie zwar, taten aber nichts zu ihrer Durchführung. Im Gegenteil! Lübeck gab noch vier Jahre später Bestimmungen heraus, nach denen Dampfschiffe auf der Trave nachts zwei weiße Lichter am Mast und eines am Bugsprit zu führen hatten, Segler zwei weiße Lichter im Want, Flußschiffe ein weißes Licht am Mast; stilliegende Dampfer mußten ein weißes Licht am Mast, Segler im Want führen. Man stelle sich dieses Durcheinander von weißen Lichtern vor!

Da damals die Dampfer, ebenso wie die Segler, noch Takelage hatten, war eine Unterscheidung der beiden mehr als fragwürdig. Die Schiffahrtskreise hielten mit ihrer Kritik an dieser Rückständigkeit nicht zurück, und die Chronik berichtet, daß Schiffervereinigungen und gesetzgebende Körperschaften deswegen oft hart aneinander gerieten. Die Bestimmungen haben sich übrigens auch nur einige Monate halten können.



Lichter eines Segelfahrzeuges

Nachdem, besonders in den kleinen Staaten, das Führen eines weißen Lichtes für Segler auf hoher See die ganze Zeit noch in das Ermessen des Schiffsführers gestellt worden war, schrieb England 1852 die Führung eines Lichtes durch englische Segler gesetzlich vor. Frankreich und Österreich schlossen sich im gleichen Jahre an. Endlich übernahm auch Preußen mit Bekanntmachung des Ministeriums für Handel und Gewerbe vom 9.7.1853 das englische Lichtersystem für Segler in Fahrt. Vor Anker wurde ein über den ganzen Horizont sichtbares weißes Licht vorgeschrieben. 1856 übernahm auch Lübeck, das sich gegen das englische Lichtersystem bisher gesträubt hatte, die preußischen Vorschriften.

Es dauerte immerhin noch einige Jahre, ehe sich das englische Lichtersystem so ziemlich

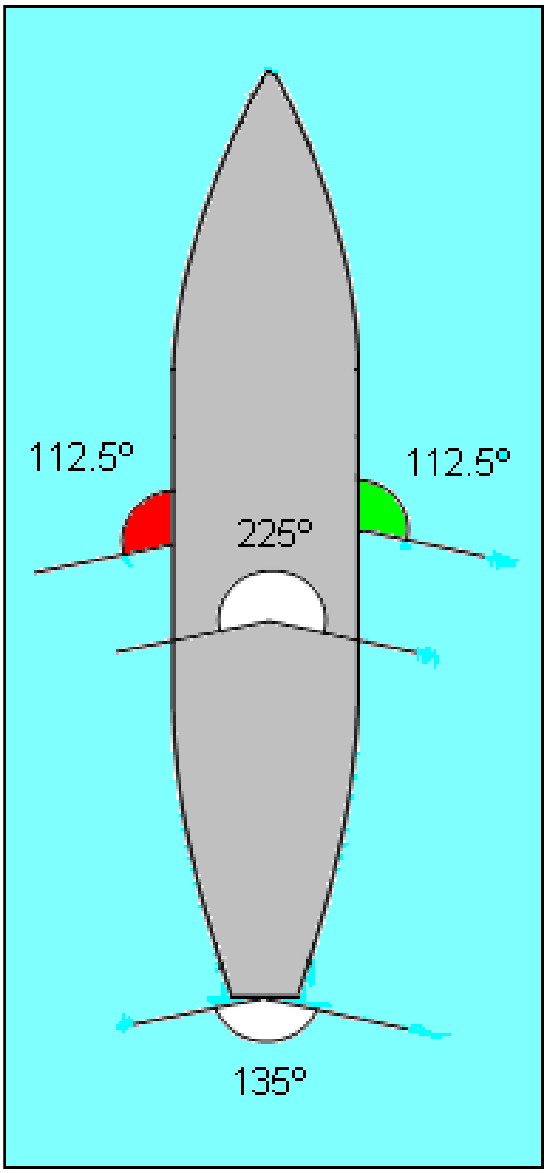
überall durchgesetzt hatte, und es war damit für die Abwicklung des internationalen Schiffsverkehrs etwas durchaus Erfreuliches geschaffen worden.

Aber die Bestimmungen über die Lichterführung der Segler bewährten sich in der Praxis noch nicht. Man fuhr mit den Seglern jetzt nicht nur nachts, sondern auch bei schlechter Sicht am Tage, wo man früher beigedreht hatte. Während die Lage der Dampfer durch die farbigen Lichter erkennbar gemacht wurde, konnte man die Lage eines Seglers nach dem einen weißen Licht nur erraten. Im Februar 1858 erließ die britische Admiralität daher eine Verordnung, die für Segler in Fahrt statt des weißen Lichts die farbigen Seitenlaternen der Dampfer vorschrieb. Die Verordnung galt nicht nur für britische Schiffe auf allen Meeren, sondern auch für ausländische Schiffe in britischen Gewässern.

Unter Zusammenfassung der früheren Einzelverordnungen und der neuen Zusätze führte man im gleichen Jahre "die Einheitliche Lichterführung" ein: Frankreich, Österreich-Ungarn, von den deutschen Ländern: Hamburg, Bremen, Lübeck, Oldenburg, Preußen, Hannover und Mecklenburg-Schwerin.

Da in der internationalen Schiffahrt immer noch Klagen über die Eigenbrödeleien mancher Staaten in der Lichterführung und die dadurch hervorgerufene Unsicherheit des Schiffsverkehrs vorgebracht wurden, ergriff England in Zusammenarbeit mit der französischen Regierung die Initiative zu einer internationalen Regelung und unterbreitete Anfang 1863 einen Gesetzentwurf für ein Seestraßenrecht.

Der Entwurf sah bereits vieles vor, was in der heutigen Seestraßenordnung enthalten ist: Festlegung der Begriffe "Dampffahrzeug" und "Segelfahrzeug", Dampferlicht mit Sektorenbegrenzung auf 20 Strich (gleich 225°) und Mindestsichtweite von 5 sm, grünes und rotes Seitenlicht mit Sektorenbegrenzung auf 10 Strich (gleich 112,5°) und Mindestsichtweite von 2 sm, alle Sichtweiten "bei klarer dunkler Nacht"; Einführung von in der Lichterfarbe gestrichenen Laternenbrettern, um ein Überscheinen der Seitenlichter zu verhindern; Einführung des zweiten Topplichtes für Schleppdampfer, des Ankerlichtes mit 1 sm Sichtweite u.ä.



Maschinenfahrzeug von unter 50 m Länge

Frankreich führte den Entwurf als Gesetz am 1.6.1863 ein, Preußen durch Verordnungen vom 23.6.1863 und 22.2.1864, Hamburg durch Verordnung vom l.6.1863 usw. Es folgten Lübeck, Hannover, Oldenburg, Mecklenburg-Schwerin ferner Österreich-Ungarn, Dänemark, Rußland, Schweden, Norwegen, die Niederlande, Belgien, Italien, Spanien, Portugal, die USA usw.

Die kgl. preußische Verordnung von 1864 brachte gegen die von 1863 lediglich eine Erweiterung des Geltungsbereiches auf die See und die Seewasserstraßen. In ihrer Zusammenstellung war sie das Vorbild der

am 23.12.1871 erlassenen ersten Kaiserlichen Verordnung für Deutschland, die sich inhaltlich an die preußische von 1864 hielt.

Im Jahre 1879 wurde, wiederum durch England, eine Erweiterung des Gesetzes vorgenommen, die noch vor dem Inkrafttreten in England bereits durch die Kaiserliche Verordnung vom 7.1.1880 übernommen wurde.

Die bisher noch nicht geregelte Anbringungshöhe des Dampferlichtes wurde festgelegt, ebenso der Abstand des zweiten weißen Schlepperlichtes. Ferner wurde für Kabelleger und manöverierunfähige Fahrzeuge die Führung von 3 roten Lichtern (untereinander im Abstand von 1 m voneinander) angeordnet; für Dampfer unter Wegfall des Dampferlichtes. Treibnetzfischer hatten zwei rote Lichter senkrecht übereinander zu setzen, Grundschleppnetzfischer ein rotes über einem grünen; außerdem mußten die Seitenlichter zum mindesten rechtzeitig gezeigt werden, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. Das Fahrzeug, das von einem anderen überholt wurde, mußte ein Hecklicht oder ein Flackerfeuer zeigen.

Die Kaiserliche Verordnung vom 16.2.1881 hob für offene Fischereifahrzeuge die Pflicht zum Zeigen einer doppelfarbigen Laterne auf und beschränkte sie auf das Zeigen eines weißen Lichts.

Bei dem ständig anwachsenden Weltschiffsverkehr ergaben sich im Laufe der 80iger Jahre noch manche Mängel und Lücken in der internationalen Verordnung, deren Beseitigung sich die von 27 Seestaaten beschickte “Washingtoner Konferenz“ von 1889 zur Aufgabe machte. Das Ergebnis war eine von allen interessierten Staaten angenommene verbesserte Seestraßenordnung. Deutschland setzte sie als “Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See“ vom 9.5.1897 und als “Verordnung betreffend die Lichter- und Signalführung der Fischereifahrzeuge und der Lotsendampffahrzeuge“ vom 10.5.1897 in Kraft.

Neu war u. a. die Einführung eines zweiten Dampferlichtes 4,50 m höher als das vordere, Vergrößerung des Abstandes der beiden Schlepperlichter voneinander von 1 m auf 2 m, Einführung des dritten Schlepperlichtes beim Schleppen von mehr

als einem Fahrzeug und Schlepplänge über 180 m, Trennung der gemeinsamen Lichterführung von Kabellegern und manövrierunfähigen Fahrzeugen in der noch heute geltenden Form (rot-weiß-rot für Kabelleger, zwei rot für manövrierunfähige Fahrzeuge), Festlegung der Sichtweite der Dampfer- und Seitenlichter für Fahrzeuge unter 40 t, Unterscheidung in “Lotsensegler“ und “Lotsendampfer“ und Einführung des roten Lotsenlichtes für Lotsendampfer, grundlegende Änderung der Lichterführung der Fischerfahrzeuge in die noch jetzt geltende Vorschrift, Einführung des zweiten Ankerlichtes für Ankerlieger über 45 m usw.

Um 1900 herum wurden durch internationale Vereinbarungen noch weitere Lücken geschlossen und nach nochmaliger Überarbeitung und Zusammenfassung aller Vorschriften die “Seestraßenordnung“ festgelegt, die in ihrer deutschen Fassung vom 5.2.1906 lange Jahre in Kraft bleiben sollte.

1927 tagte in London eine internationale Seeschiffahrtskonferenz, die 1929 zur Unterzeichnung des “Internationalen Übereinkommens zum Schutze des menschlichen Lebens auf See (Schiffssicherheitsvertrag)“ führte. In dem Vertrag war auch ein neuer, gegen früher etwas erweiterter Text für eine Seestraßenordnung beschlossen worden (RGBl. 1931 II S. 356), der aber nie ratifiziert wurde.

Eine weitere Neubearbeitung des Seestraßenrechts fand auf einer Seeschiffahrtskonferenz abermals in London statt und wurde im Jahre 1948 von den meisten Staaten ratifiziert. Auch Deutschland schloß sich etwas später durch Beitritt an.

Auf dem Gebiete der Lichterführung ist in dem neuen Schiffssicherheitsvertrag nichts Wesentliches geändert worden. Lediglich einige Änderungen bzw. Ergänzungen wären hier anzuführen wie:

- Die formale, senkrechte Entfernung zwischen den Topplichtern, die geringer sein mußte als die Horizontale, ist jetzt

festgelegt, und zwar muß die Horizontale dreimal so groß sein wie der senkrechte Abstand
- Einbeziehung der Wasserflugzeuge und deren Lichterführung.
- Verpflichtung zur Führung des Hecklichtes und die Festlegung der Sichtweite.
- Erhöhung der Sichtweite des Dampferlichtes von 2 auf 3 sm. Festlegung der vordem nicht geforderten Sichtweite dieser Lichter auf 1 sm.

Es ist anzumerken, dass sich seit 1957 noch einiges an den Vorschriften verändert hat, der obige Text also nicht bis zum heutigen Stand der Dinge führt.
Zur Zeit gelten die "Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Kollisionsverhütungsregeln – KVR), in Deutschland in Kraft gesetzt durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr vom 13.06.1977 (BGBl. I S. 813), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 7. Dezember 2021 (BGBl. I S. 5188)".

(Stand: Januar 2022)